

Docket No.: 109136.126US1

PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Application of :
:
Scott SUTHERLAND :
:
Serial No. 10/659,716 : Group Art Unit: 3611
:
Filed: September 11, 2003 : Examiner:
:
For: BRACKET DEVICE FOR BICYCLE TRAILER FRAMES

TRANSMITTAL OF CERTIFIED PRIORITY DOCUMENT

Honorable Commissioner for Patents
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

At the time of filing the above-identified application, a claim was made to the priority date of September 11, 2002, of the corresponding Patent Application in Germany No. 102 42 438.1. We now submit the priority document in support of this Claim of Priority. Acknowledgement is respectfully requested.

Respectfully submitted,
HALE AND DORR LLP



Leonid D. Thenor
Registration No. 39,397

1455 Pennsylvania Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20004
(202) 942 8400 HNW/LDT/srg
Date: 31 Mar 2004

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 42 438.1

Anmeldetag: 11. September 2002


Anmelder/Inhaber: Zwei plus zwei Marketing GmbH, Köln/DE

Bezeichnung: Spannbügel für Rahmen eines Fahrradanhängers

IPC: B 62 D 63/06

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 2. September 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag


Letang

11. September 2002
43 621 B

"Zwei plus zwei" Marketing GmbH, Bismarckstraße 56-62,

=====

50672 Köln

=====

"Spannbügel für Rahmen eines Fahrradanhängers"

Die Erfindung betrifft einen Rahmen für einen Fahrradanhänger mit einer faltbaren Fahrgastzelle und einem darin angeordneten, faltbaren Sitz.

Fahrradanhänger mit Fahrgastzelle werden als Alternative zu Fahrradkindersitzen, die auf dem Gepäckträger oder dem oberen Rohr eines Fahrradrahmens montiert werden, immer beliebter, da Kinder darin wesentlich besser geschützt sind.

Die Fahrradanhänger müssen verschiedenen Anforderungsprofilen gerecht werden. Zunächst müssen sie eine stabile und steife Fahrgastzelle haben, damit das transportierte Kind bei Unfällen ausreichend geschützt ist. Auch muss sichergestellt sein, dass das Kind bei Unfällen nicht ohne weiteres aus dem Sitz heraus geschleudert werden kann. Des weiteren sollte der Fahrradrahmen leicht sein, um das Ziehen des Anhängers so weit wie möglich zu erleichtern. Schließlich sollte er platzsparend zu verstauen sein.

Der Rahmen eines solchen Fahrradanhängers weist im wesentlichen vier Grundkomponenten auf, nämlich ein festes, die Achse bzw. die Räder und die Deichsel tragendes Fahrgestell, das den unteren Rahmen einer Fahrgastzelle bildet, einen faltbaren Rahmenaufbau, welcher die Vorder-, Ober- und Rückseite der Fahrgastzelle bildet, einen zwischen dem oberen Scheitelpunkt des faltbaren Aufbaurahmens und dem unteren Rahmen eingespannten Tuchsitz, sowie eine aus Textilbahnen bzw. Kunststoffflächen bestehende Bespannung, welche die äußere Hülle des Anhängers bildet.

Diese Bespannung dient im wesentlichen dem Wetterschutz und verhindert, daß die im Anhänger sitzenden Kinder in drehende Teile wie beispielsweise die Laufräder eingreifen oder mit den Füßen beim Fahren Kontakt mit dem Fahrbahnuntergrund haben können. Es besteht eine Öffnung zum Einstieg von vorne, die durch ein mitgeliefertes separates Verdeck gegen Wind, Sonne und Regen verschlossen werden kann. Auf der Rückseite des Anhängers ist ebenfalls eine verschließbare Öffnung vorhanden, um den zwischen Sitztuch und Rückenwand des Anhängers entstehenden Stauraum zur Beladung und Entladung nutzen und/oder verschließen zu können.

Der Sitz wird in aller Regel durch im Innenraum eingespannte Textilbahnen gebildet, welche üblicherweise von der äußeren Bespannung getrennt sind, um ein Zusammenfallen des Fahrradanhängers zu ermöglichen. Dazu wird die Sitzfläche meist an ihren vier Eckpunkten parallel zum unteren Rahmen an diesem direkt oder mittels Gurten befestigt. Die Rückenlehne, deren Unterkante fest mit der Rückseite der Sitzfläche vernäht ist, wird mindestens an den beiden oberen En-

den am Scheitelpunkt des Aufbaurahmens, häufig an einem oberen Querrohr, vertikal eingespannt. An der Rückenlehne sind dann die Schultergurte eines Rückhaltesystems aufgebracht, die das bzw. die Kinder im Falle eines Aufpralls oder des Umkippens des Anhängers vor dem Herausfallen schützen sollen.

Ein wesentlicher Nachteil dieser Ausführungsform besteht darin, daß die seitlichen Ränder der Rückenlehne nicht mit dem Rahmen verankert werden können, weil sonst die Faltbarkeit nicht mehr gewährleistet ist. Durch diese fehlende Verankerung besteht die Gefahr, daß sich das an der Rückenlehne verankerte Rückhaltesystem mit der Rückenlehne und dem Kind bei einem Aufprall oder Umkippen zusammen mit der Rückwand entweder zu weit nach vorne oder zu weit seitlich bewegen kann und ein wesentlicher Teil der Wirkung des Rückhaltesystems damit verloren geht. Dieser Effekt wird noch dadurch verstärkt, daß zur Gewinnung größerer Schulterbreiten in den oben beschriebenen Fahrzeugen die Bespannung im Schulterbereich durch einen zusätzlichen Hilfsrahmen weiter seitlich nach außen gedehnt wird, die vertikal verlaufenden Ränder der Rückenlehne des Sitztuches aber gerade bleiben. Hierdurch entsteht im Schulterbereich ein Spalt zwischen den Rändern der Rückenlehne und der äußeren Bespannung, durch die beispielsweise im Falle eines Unfalls auch Ladegut aus dem Gepäckraum in den Fahrgastraum rutschen und zu Verletzungen der Insassen führen könnte.

Typische Fahrradanhänger dieser Art sind die Modelle Cabriolet oder Chauffeur der kanadischen Firma Chariot.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, einen Rahmen der eingangs genannten Art zu schaffen, bei dem die vorgenannten Nachteile vermieden werden können.

Diese Aufgabe wird durch mindestens ein an der Rückseite des Rahmens angeordnetes, nach vorn auskragendes und in Höhe des Schulterbereichs der Fahrgastzelle wirkendes Spannelement gelöst.

Der Grundgedanke der Erfindung besteht darin, an der Rückseite des Rahmens ein Rahmenelement vorzusehen, mit dem auf den Innenraum der Fahrgastzelle zur Verbesserung der Sicherheit und/oder der ergonomischen Eigenschaften eingewirkt werden kann. Dabei wird unter Wirken im Schulterbereich hier und im Folgenden nicht nur verstanden, daß das Spannelement direkt in den Schulterbereich der Fahrgastzelle eingreift, sondern auch, daß das Spannelement aus einer Wirkposition außerhalb des Schulterbereichs eine Wirkung im Schulterbereich der Fahrgastzelle entfaltet. Unter Schulterbereich der Fahrgastzelle wird in diesem Zusammenhang der für die Schultern der Insassen vorgesehene Raum verstanden.

Das Spannelement kann insbesondere so ausgestaltet sein, daß es die Rückenlehne des Sitzes stabilisiert und/oder so, daß es mindestens eine in den Rahmen eingespannte Seitenwand ausstellt, also über Druck auf die Innenseite der Seitenwand ein Ausbeulen der Seitenwand nach außen bewirkt.

Die stabilisierende Wirkung des verschwenkbaren Spannelements kann insbesondere in zwei Richtungen erfolgen, nämlich zum einen vertikal, wobei vertikale Zugkräfte auf die Rückenlehne beispielsweise

bei geeigneter Positionierung des Spannelements bereits beim Auf-
falten der Fahrgastzelle aufgebracht werden können, so daß die
Rückenlehne gestrafft wird. Darüber hinaus kann eine Straffung der
Rückenlehne über ein oder mehrere Spannelemente auch in horizon-
taler Richtung erfolgen. Hierdurch ist es möglich, die Rückenlehne des
Sitzes in Höhe des Schulterbereiches rahmenfest zu fixieren, so daß
bei einem Aufprall oder Stoß auftretende Kräfte vom Sitz wesentlich
direkter auf den Rahmen übertragen werden.

Zusätzlich oder alternativ dazu wird über das Ausstellen der Seiten-
wände ein ergonomisch günstigeres Innenraumdesign möglich, da
der Raum für den oder die Insassen im Schulterbereich breiter wird.

Insbesondere ergibt sich aus der Kombination der Wirkweisen des
oder der Spannelemente die Möglichkeit, gleichzeitig einen im Schul-
terbereich verbreiterten Sitz zu stabilisieren und eine oder beide Sei-
tenwände im Schulterbereich auszustellen. Dabei kann gleichermaßen
auf einen die Rückenlehne stabilisierenden Hilfsrahmen oder die Sei-
tenwände ausstellende Hilfsrahmen verzichtet werden, die das Zu-
sammenfallen der Fahrgastzelle behindern oder gar unmöglich ma-
chen würden.

In bevorzugter Ausgestaltung steht mindestens ein Teil, insbesondere
das vordere Ende, des Spannelements zum Ausstellen der Seiten-
wand aus der von den Rahmenelementen zum Einspannen der Sei-
tenwand aufgespannten Fläche heraus. In anderer bevorzugter Aus-
gestaltung ist das Spannelement an seinem vorderen Ende scheiben-
artig ausgebildet, damit eine über das vordere Ende des Spannele-
ments ausgestellte Seitenwand flächig belastet wird und somit einer

geringeren Beanspruchung unterliegt als bei einer punktförmigen Belastung.

In einer weiteren, besonders bevorzugten Ausbildung ist das Spannelement in einer im wesentlichen vertikalen Ebene quer zur Rahmenrückseite verschwenkbar und zum Stabilisieren der Rückenlehne und/oder zum Ausstellen der Seitenwand in mindestens einer Position fixierbar.

Unter Fixieren wird in diesem Zusammenhang und im Folgenden nicht nur ein Feststellen des Spannelements verstanden, sondern auch ein gefedertes und/oder gedämpftes Halten des Spannelements, das aus einer Ruheposition um ein bestimmtes Maß ausgelenkt werden kann und nach Auslenkung wieder in Richtung der Ruheposition zurückbewegt wird.

Zum einen wird mit der Verschwenkbarkeit des Spannelements erreicht, daß es beim Zusammenfallen des Fahrradanhängers zumindest weitestgehend in die Ebene der Rahmenrückseite verschwenkt werden kann. Zum anderen wird durch die Verschwenk- und Fixierbarkeit eines auf die Rückenlehne des Sitzes wirkenden Spannelements möglich, die auf die Rückenlehne wirkende vertikale Zugspannung einzustellen.

In einer bevorzugten Ausführungsform ist das Spannelement ein Bügel, der mindestens im Bereich seiner freien Enden an zwei oberen Verankerungspunkten mit den Seiten der Rücklehne verbunden ist. Der Bügel kann beispielsweise ein gerader Träger sein, der sich zwischen den Verankerungspunkten der Rückenlehne über ihre gesamte

Breite erstreckt und über einen Hebelarm verschwenkbar mit der Rahmenrückseite verbunden ist. Dabei kann die Rückenlehne lediglich über die Verankerungspunkte mit den Enden des Trägers, aber beispielsweise auch teilweise oder über die gesamte Breite am Träger befestigt sein. Auch können die Enden des Trägers über die seitlichen Ränder der Rückenlehne zum Ausstellen der Seiten überstehen.

Insbesondere dann, wenn sich der Bügel nicht entlang der gesamten Breite der Rückenlehne erstreckt, ist es sinnvoll, zwischen den Verankerungspunkten der Rückenlehne einen Gurt vorzusehen, durch den die Rückenlehne zwischen den Verankerungspunkten zusätzlich stabilisiert wird. Dieser Gurt kann durch insbesondere in die sich an die Rückenlehne nach oben anschließende Rückwand eingelassene, vertikale Gurte, die zusammen mit der Rückwand an einem oberen Teil des Rahmens befestigt sind, gegen ein Durchsacken nach unten gehalten werden.

Bevorzugt ist der Bügel bei einer Rahmenrückseite mit zwei parallelen Seitenträgern um beide Seitenträger herumgeführt, wobei die freien Enden in ihrer die Rückenlehne verspannenden Position nach vorn zeigen. Hierdurch ist es möglich, die Verankerungspunkte für die Rückenlehne vergleichsweise weit nach außen zu legen, ohne hierbei durch die Seitenträger beschränkt zu sein. Im Ergebnis kann damit der Sitzraum insbesondere im oberen Bereich der Rückenlehne vergrößert werden. Hinzu kommt eine Erhöhung der Steifigkeit der Rahmenrückseite, die allerdings grundsätzlich unabhängig davon ist, ob der Bügel um die Seitenträger herum oder zwischen den Seitenträgern geführt wird. Darüber hinaus bietet der entlang der Seite der

Fahrgastzelle geführte Bügel einen Seitenaufprallschutz für den oder die Insassen.

Insbesondere in dem Fall, dass die Rahmenrückseite entgegen der Neigung der Rückwand nach vorne geneigt ist, entsteht im Bereich des Bodens des Fahrradanhängers ein vergleichsweise großer, nutzbarer Raum, der umso größer wird, je weiter der Bügel hinter der Rückseite auskragt. Gerade dann kann der Bügel bevorzugt den oberen Rand eines beutelartigen Packraums bilden, wobei insbesondere die Seitenwände und/oder die Rückwand des Packraums mindestens aus einer zwischen dem Bügel und dem Boden des Fahrradanhängers gehaltenen Stoffbahn bestehen bzw. besteht und die Vorderseite des Packraums beispielsweise die Rückenlehne bildet, oder aber der Packraum durch einen von der Rückenlehne unabhängigen Beutel gebildet wird.

Wie bereits zuvor erwähnt, kann mindestens ein elastisches Element vorgesehen sein, das den auf das Spannelement beim Verspannen der Rücklehne wirkenden Zugkräften entgegenwirkt. Der Vorteil bei einer solchen Ausführungsform besteht darin, dass die Rückenlehne aktiv gefedert ist, so dass Stöße wesentlich besser abgefedert werden können als bei einer rein passiven Abfederung von Stößen durch eine Polsterung der Sitze. Als elastisches Element kommt vorzugsweise ein Gurt in Betracht, der bevorzugt gute Dämpfungseigenschaften hat. Um die vertikale Verspannung der Rücksitzlehne variieren zu können, ist die Länge eines solchen Gurtes vorzugsweise einstellbar.

In einer anderen Ausgestaltung der Erfindung ist ein Anschlag zum Fixieren des Spannelements vorgesehen. Dieser Anschlag ist so ange-

ordnet, dass das Spannelement beim Aufrichten eines zusammengefalteten Fahrradanhängers den dabei durch die Rückenlehne wirkenden Zugkräften durch Verschwenken nur solange nachgeben kann, bis der Anschlagpunkt erreicht ist, wobei dann die Rückenlehne bei vollständig aufgerichtetem Rahmen ausreichend durch das Spannelement stabilisiert ist. Der Anschlag kann auch aus einem federnd und dämpfend wirkenden Material bestehen, um den Sitzkomfort zu erhöhen.

Wenn der Sitz als Doppelsitz ausgebildet ist, kann zur Stabilisierung des Sitzes ein mittlerer, oberer Verankerungspunkt an der Rückenlehne vorgesehen sein, der beispielsweise über einen mit einem oberen Teil des Rahmens in Verbindung stehenden Gurt verspannt wird. Darüber hinaus kann zur Stabilisierung des Doppelsitzes zwischen seinen Sitzplätzen eine Zwischenwand angeordnet sein, die mit der Rückenlehne und der Sitzfläche des Doppelsitzes verbunden ist. Durch die Verbindung mit der Sitzfläche kann insbesondere verhindert werden, dass sich die Sitzfläche in ihrer Mitte nach unten ausbeult, wodurch zwei nebeneinander sitzende Kinder beide in die Mitte rutschen würden.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand einer Figur, die ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel zeigt, näher erläutert.

Die Figur zeigt einen Rahmen eines Fahrradanhängers mit einer faltbaren Fahrgastzelle **1** und einem darin angeordneten, faltbaren Sitz **2**. Der Rahmen weist ein Fahrgestell **3** auf, das die Deichsel trägt und an dem in herkömmlicher Weise die Räder aufgehängt sind, die aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt sind. Ein Rahmendach

4, das die Vorder- und Oberseite der Fahrgastzelle bildet, ist mit dem vorderen Ende des Fahrgestells gelenkig verbunden. Die Rahmenrückseite **5** weist ein erstes, U-förmiges Rahmenteil **6** auf, dessen freie Enden am Fahrgestell **3** gelenkig gelagert sind. An beiden Seiten des Rahmenteils **6** sind im oberen, in Fahrtrichtung rückwärtigen Bereich nach oben gerichtete Seitenträger **7, 8** angelenkt, deren obere Enden mit dem Rahmenprofil des Rahmendachs **4** gelenkig verbunden sind. In ihrer nach oben gerichteten Position sind die Seitenträger **7, 8** feststellbar. Mit dieser Anordnung ist es möglich, das U-förmige Rahmenteil **6** und die Seitenträger **7, 8** sowie das Rahmendach **4** über dem Fahrgestell zusammenzufalten, ohne dass hierfür eine Gelenkverbindung gelöst werden muss.

Der Sitz **2** ist als Doppelsitz ausgebildet mit einer Sitzfläche **9**, einer vertikalen, die Sitzfläche **9** in zwei Hälften aufteilende Trennwand **11** sowie einer Rückenlehne **12**.

Die Vorderkante der Sitzfläche **9** ist an Verankerungspunkten **13, 14, 15**, die seitlich und in der Mitte der Vorderkante vorgesehen sind, mit einem vorderen Querträger **16** des Fahrgestells **3** verbunden. An der Rückseite der Sitzfläche **9** sind Schlaufen **17, 18** vorgesehen, mit denen sie an einem hinteren Querträger **19** befestigt ist. Beide Querträger **16, 19** haben neben der Verankerungsfunktion auch eine das Fahrgestell **3** versteifende Funktion, wobei die Enden des hinteren Trägers **19**, die im vorliegenden Ausführungsbeispiel hochgebogen sind und über den Fahrgestellrahmen überstehen, darüber hinaus für die Radaufhängung verwendet werden können.

Auf Höhe der gelenkigen Verbindung zwischen dem U-förmigen Rahmenteil **6** mit den Seitenträgern **7, 8** ist am Rahmenteil **6** ein Bügel **21** gelenkig angeordnet, dessen Schwenkachse parallel zur Schwenkachse der Seitenträger **7, 8** verläuft. Der Bügel ist als U ausgebildet, das in der dargestellten Position nach vorn offen ist und die Rahmenrückseite **5** mit den freien Schenkeln **22, 23** einfasst. Der Bügel **21** ist dabei so breit, dass seine freien Schenkel **22, 23** außerhalb der von den seitlichen Rahmenteilen der Fahrgastzelle **1** aufgespannten Seitenflächen verläuft, so dass eine Seitenwand durch den Bügel **21** ausgestellt wird.

An den Enden der freien Schenkel sind Verbindungsknoten **24, 25** vorgesehen, die mit Verankerungspunkten an den oberen Ecken der Rückenlehne **12** in Eingriff stehen. Die Art der Verbindung zwischen Bügel **21** und Rückenlehne **12** kann dabei auf vielfältige Weise erfolgen. So können an den oberen Ecken der Rückenlehne **12** Schlaufen vorgesehen sein, die mit den Verbindungsknoten **24, 25** zusammenwirken. Oder es sind in der Rückenlehne **12** verstärkte Ösen vorgesehen, die mit Stiften an den Verbindungsknoten **24, 25** zusammenwirken. Eine andere Verbindungsvariante besteht darin, dass die Verbindungsknoten **24, 25** zweischalig und mit innen verlaufenden Rillen ausgebildet sind, die mit paspelierten Nähten der Rückenlehne **12** zusammenwirken.

Die Rückenlehne **12** wird von dem Bügel **21** durch elastische Gurte **26, 27** vertikal gespannt. Die Gurte **26, 27** sind auf der einen Seite am Fahrgestell **3** verankert und auf der anderen Seite mit dem die freien Schenkel **22, 23** verbindenden Steg **20** des Bügels **21** verbunden und auf Zug belastet. Sie haben nicht nur eine die Rückenlehne

12 stabilisierende Wirkung, sondern auch eine federnde und dämpfende Wirkung, so dass Stöße und Vibrationen während der Fahrt abgefedert werden können. Anstelle einer elastischen Fixierung des Bügels **21** kann auch ein Verschluss vorgesehen sein, mit dem der Bügel fest in seiner Position arretierbar ist, beispielsweise durch eine einfache Bolzenverbindung.

Die Oberkante der Rückenlehne **12** wird in ihrer Mitte durch einen zusätzlichen elastischen Gurt **28** verspannt, der mit der oberen Querstrebe **29** des U-förmigen Rahmenteils **6** der Rahmenrückseite **5** in Eingriff steht, wobei die Querstrebe **29** oberhalb der Rückenlehne **12** angeordnet ist und im wesentlichen in der Ebene der Rückenlehne **12** liegt. Darüber hinaus ist die Oberkante der Rückenlehne mit einer netzartigen Textilbahn **31** vernäht, deren gegenüberliegende Seite an der Querstrebe **29** befestigt ist.

Durch die horizontale Anordnung des Bügels **21** kommt es im Bereich der Rahmenrückseite zu einer zusätzlichen Aussackung einer hinteren, hier nicht dargestellten Bespannung, die von den oberen Gelenkpunkten der Seitenträger **7, 8** über den Steg **20** des Bügels **21** zur hinteren Kante des Rahmens **3** verläuft. Wenn die Bespannung oberhalb des Stegs **20** des Bügels **21** geöffnet ist, um einen Zugang zu dem hinter dem Sitz gebildeten Laderaum zu erhalten, könnten die elastischen Gurte **25, 26** ersetzt werden, sofern der Steg **20** fest mit der zum unteren Rahmen **3** hin verlaufenden Bespannung vernäht wird.

Die Seitenwände sind aus Gründen der besseren Übersicht nicht dargestellt. Sie werden in üblicher Weise an den Rahmenteilen, beispielsweise mit Klettverschlüssen, befestigt.

11. September 2002
43621 B

Patentansprüche

1. Rahmen für einen Fahrradanhänger mit einer faltbaren Fahrgastzelle (1) und einem darin angeordneten, faltbaren Sitz (2), **gekennzeichnet durch** mindestens ein an der Rückseite (5) des Rahmens angeordnetes, nach vorn auskragendes und in Höhe des Schulterbereichs der Fahrgastzelle wirkendes Spannelement (22, 23).
2. Rahmen nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Spannelement die Rückenlehne (12) des Sitzes (2) stabilisiert.
3. Rahmen nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Spannelement (22, 23) mindestens eine in den Rahmen eingespante Seitenwand ausstellt .
4. Rahmen nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** mindestens ein Teil, insbesondere das vordere Ende, des Spannelements, aus der von den Rahmenelementen zum Einspannen der Seitenwand aufgespannten Fläche heraussteht.
5. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Spannelement an seinem vorderen Ende scheibenartig ausgebildet ist.
6. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Spannelement in einer im wesentlichen vertikalen

len Ebene quer zur Rahmenrückseite verschwenkbar und zum Stabilisieren der Rückenlehne (12) des Sitzes (2) und/oder zum Ausstellen der Seitenwand in mindestens einer Position fixierbar ist.

7. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Spannelement ein Bügel (21) ist, der mindestens im Bereich seiner freien Enden an zwei oberen Verankerungspunkten mit den Seiten der Rücklehne (12) verbunden ist.
8. Rahmen nach Anspruch 7, **gekennzeichnet durch** einen zwischen den seitlichen Verankerungspunkten eingelassenen Gurt.
9. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Rahmenrückseite (5) zwei parallele Seitenträger (6, 7, 8) aufweist und der Bügel (21) um beide Seitenträger (6, 7, 8) herumgeführt ist, wobei die freien Enden in ihrer die Rückenlehne (12) verspannenden und/oder die Seitenwände ausstellenden Position nach vorn zeigen.
10. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Bügel (21) den oberen Rand eines beutelartigen Packraums bildet.
11. Rahmen nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Seitenwände und/oder die Rückwand des Packraums mindestens aus einer zwischen dem Bügel und dem Boden des Fahrradanhängers gehaltenen Stoffbahn bestehen.

12. Rahmen nach Anspruch 10 oder 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Vorderseite des Packraums die Rückenlehne (12) ist.
13. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 12, **gekennzeichnet durch** mindestens ein elastisches Element (26, 27), das den auf das Spannelement (21) beim Verspannen der Rücklehne (12) wirkenden Zugkräfte entgegenwirkt.
14. Rahmen nach Anspruch 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** das elastische Element (26, 27) ein elastischer Gurt ist.
15. Rahmen nach Anspruch 14, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Länge des Gurtes (26, 27) einstellbar ist.
16. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 15, **gekennzeichnet durch** einen Anschlag zum Fixieren des Spannelements (21).
17. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 16, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Seitenträger (6, 7, 8) um eine Schwenkachse herum faltbar sind, und die Schwenkachse des Spannelements (21) mit der Schwenkachse der Seitenträger (6, 7, 8) fluchtet.
18. Rahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 17, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Sitz (2) als Doppelsitz ausgebildet ist, wobei ein mittlerer, oberer Verankerungspunkt an der Rückenlehne (12) des Doppelsitzes vorgesehen ist, der auch zum Verspannen der Rückenlehne (12) verwendet wird.

19. Rahmen nach Anspruch 18, **dadurch gekennzeichnet, dass** der mittlere, obere Verankerungspunkt über einen mit einem oberen Teil des Rahmens in Verbindung stehenden Gurt (28) verspannt wird.
20. Rahmen nach Anspruch 18 oder 19, **dadurch gekennzeichnet, dass** zwischen den Sitzplätzen des Doppelsitzes eine Zwischenwand (11) angeordnet ist, die mit der Rückenlehne (12) und der Sitzfläche (9) des Doppelsitzes verbunden ist.

ST/ma/sn

